



Fonds internationaux  
d'indemnisation pour  
les dommages dus  
à la pollution par les  
hydrocarbures

|  |                   |   |
|--|-------------------|---|
| <b>Point 3 de l'ordre du jour</b>        | IOPC/OCT22/3/13   |   |
| <b>Date</b>                              | 28 septembre 2022 |   |
| <b>Original</b>                          | Anglais           |   |
| <b>Assemblée du Fonds de 1992</b>        | 92A27             |   |
| <b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>  | 92EC79            | ● |
| <b>Assemblée du Fonds complémentaire</b> | SA19              |   |

## SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

### SINISTRE SURVENU EN ISRAËL

#### Note du Secrétariat

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Objet du document :</b> | Informier le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.   |
| <b>Résumé :</b>            | <p>En février 2021, le Gouvernement israélien a contacté le Fonds de 1992 afin de solliciter son aide concernant des hydrocarbures retrouvés le long des côtes israéliennes. Le Gouvernement israélien a fait savoir que des boulettes d'hydrocarbures avaient commencé à s'échouer le long de son littoral et qu'il estimait qu'un déversement avait eu lieu dans les eaux de la zone économique exclusive (ZEE) d'Israël. L'origine du déversement n'avait toutefois pas été identifiée.</p> <p>Des boulettes d'hydrocarbures ont touché l'ensemble du littoral méditerranéen d'Israël à des degrés divers. Des opérations de nettoyage ont été menées sous la direction de la Division de la protection de l'environnement marin du Ministère israélien de la protection de l'environnement, dans le cadre de son plan national d'intervention en cas de pollution marine, les autorités locales étant chargées d'organiser les interventions sur les plages.</p> <p>Au départ, les efforts engagés pour déterminer la cause du déversement se sont concentrés sur l'identification des navires se trouvant à proximité du lieu du déversement. Selon les analyses des hydrocarbures à l'origine de la pollution effectuées par deux laboratoires israéliens, le produit échoué le long des côtes était du pétrole brut, et les autorités estiment que les hydrocarbures ont été rejetés par un navire-citerne, c'est-à-dire un navire tel que défini par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992).</p> <p>Le Fonds de 1992 a engagé des experts spécialisés dans l'analyse et l'identification de pétrole afin de prélever des échantillons de boulettes d'hydrocarbures sur différents sites à des fins d'analyse et d'enquêter sur les sources potentielles de la pollution. Les experts ont conclu que la pollution a été causée par du pétrole brut et n'aurait pas pu provenir d'une autre source qu'un pétrolier de passage.</p> <p>Les premières estimations des coûts d'intervention dans le cadre de ce déversement d'hydrocarbures se situent actuellement aux alentours de ILS 55 millions (£ 13,1 millions)<sup>&lt;1&gt;</sup>. Des dépenses et des demandes d'indemnisation pour préjudice économique sont par ailleurs attendues. Les opérations de nettoyage étaient pour la plupart achevées mi-avril 2021.</p> |

<1> Le taux de change utilisé dans ce document se base sur celui en vigueur au 30 juin 2022 soit £ 1 = ILS 4,1932, sauf pour les montants déjà versés par le Fonds de 1992, pour lesquels le taux de change appliqué a été celui en vigueur au moment du versement.

En juillet 2021, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que la pollution qui avait touché les côtes israéliennes pouvait être considérée comme un déversement d'origine inconnue (dit « déversement mystère ») et qu'à ce titre, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliqueraient à ce sinistre. Par conséquent, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre du sinistre.

**Faits nouveaux :** En septembre 2022, 33 demandes d'indemnisation avaient été soumises au total pour des opérations de nettoyage, des dommages aux biens et des préjudices économiques, pour un montant total de ILS 13,8 millions (£ 3,3 millions). D'autres demandes sont attendues dans un avenir proche.

**Mesures à prendre :** Comité exécutif du Fonds de 1992  
Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

## 1 Résumé du sinistre

|  |  |
|--|--|
| Navire   | Inconnu  |
| Date du sinistre   | 17 février 2021 (date à laquelle les hydrocarbures ont atteint le rivage)      |
| Lieu du sinistre   | ZEE d'Israël (lieu présumé)  |
| Cause du sinistre  | Inconnue (cause présumée être un lavage au pétrole brut)                       |
| Quantité d'hydrocarbures déversée                                      | Inconnue   |
| Zone touchée   | Littoral israélien (environ 170 km) par des boulettes d'hydrocarbures          |
| État du pavillon du navire   | Inconnu  |
| Tonnage brut   | Inconnu  |
| Assureur P&I   | Inconnu  |
| Limite fixée par la CLC  | Inconnue   |
| Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds | 203 millions de DTS ou ILS 943 024 320 (£ 224,9 millions) <sup>&lt;2&gt;</sup> |
| Procédures judiciaires   | Aucune poursuite judiciaire engagée à ce jour                                  |

## 2 Rappel des faits, tels que fournis par les autorités israéliennes

2.1 Le 17 février 2021, des boulettes d'hydrocarbures d'une substance qui serait du pétrole brut<sup><3></sup> ont commencé à s'échouer le long du littoral israélien, allant par gravité décroissante de la pollution moyenne à lourde jusqu'à de très légères boulettes d'hydrocarbures clairsemées. La pollution a touché l'intégralité du littoral à des degrés divers.

<sup><2></sup> La conversion de 203 millions de DTS en nouveaux shekels israéliens (ILS) a été faite sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport aux droits de tirage spéciaux (DTS) à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 76<sup>e</sup> session du Comité exécutif du Fonds de 1992, à savoir le 23 juillet 2021, soit au taux de 1 DTS = ILS 4,645440, ce qui donne un montant total d'indemnisation disponible de ILS 943 024 320 (£ 224,9 millions).

<sup><3></sup> Selon les analyses effectuées par l'Université hébraïque de Jérusalem.

- 2.2 Une enquête menée par le Gouvernement israélien a conclu que, entre le 1<sup>er</sup> et le 2 février 2021, un déversement d'hydrocarbures a eu lieu dans les eaux côtières de la ZEE d'Israël, à l'ouest-nord-ouest du littoral et que les hydrocarbures ainsi déversés étaient à l'origine de la pollution du littoral israélien.
- 2.3 La Division israélienne de la protection de l'environnement marin a réagi au titre de son plan national d'intervention en cas de pollution marine et a pris le contrôle de la réponse globale au déversement, en s'appuyant sur les autorités locales, chargées d'organiser les interventions sur les plages. Une entreprise a été chargée de collecter les déchets d'hydrocarbures en vue de leur élimination.
- 2.4 Des opérations de nettoyage ont été menées grâce à la mobilisation d'agents d'autorités municipales, d'autorités chargées des sites naturels et des parcs, de fonctionnaires et de bénévoles, au nombre de 7 000 à 12 000 par jour, organisés et supervisés par une organisation non gouvernementale (ONG) israélienne et par les autorités locales.
- 2.5 Les opérations de nettoyage étaient largement achevées mi-avril 2021, même si l'enlèvement d'hydrocarbures à plusieurs endroits, principalement dans le centre et le nord du pays, jusqu'à la frontière nord, s'était poursuivi jusqu'en début d'été. À fin avril 2021, quelque 1 360 tonnes de débris et de déchets d'hydrocarbures avaient été collectées sur les plages et transportées au centre de traitement.
- 2.6 Des interdictions de pêche et de baignade ont été prononcées dès l'échouage des premières boulettes d'hydrocarbures sur le littoral. Les restrictions imposées aux pêcheries ont été levées début mars 2021, et les interdictions de baignade mi-mars 2021.

### **3 Demandes d'indemnisation**

- 3.1 En septembre 2022, un total de 33 demandes avait été soumis. Sur ce total, sept demandes ont été soumises par les autorités israéliennes et une ONG au titre des activités de nettoyage et d'activités connexes, pour un montant total de ILS 10,2 millions (£ 2,4 millions). Une demande concernant les tests et l'analyse des hydrocarbures a été réglée pour ILS 78 303 (£ 20 230). Les autres demandes sont en cours d'évaluation. Les autorités israéliennes avaient estimé que le coût total du nettoyage du déversement serait de l'ordre de ILS 55 millions (£ 13,1 millions). Les demandes d'indemnisation au titre des frais encourus pour les interventions qui n'ont pas encore été soumises sont en cours de préparation et seront soumises sous peu.
- 3.2 Au total, 23 demandes ont été soumises dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, pour un montant total de ILS 3,5 millions (£ 839 494). Vingt-deux de ces demandes, portant sur des dommages aux biens et des préjudices économiques dans le secteur de la pêche, ont été rejetées en raison du manque d'informations à l'appui. Une demande, émanant d'une exploitation aquacole, est en cours d'évaluation.
- 3.3 Deux demandes d'indemnisation ont été présentées pour préjudices économiques subis par deux exploitants de sports nautiques et des écoles. Une demande a été réglée pour ILS 26 720 (£ 6 351). L'autre a fait l'objet de questions car le demandeur n'a pas soumis suffisamment d'informations pour déterminer s'il a subi une perte. Une demande pour dommages aux biens a été rejetée car elle a été jugée irrecevable.
- 3.4 Le Fonds de 1992 a chargé une entreprise locale, qui assiste de longue date les Clubs P&I, de faire office de point de contact pour ce sinistre, afin d'aider les demandeurs potentiels et de faciliter la présentation et le traitement des demandes d'indemnisation, qui devraient être soumises en hébreu. Le Fonds a également chargé un cabinet d'avocats local de prêter son concours sur tous les aspects relatifs au droit israélien. L'assistance informatique nécessaire sera intégralement fournie par le Secrétariat.

3.5 L'Administrateur rendra compte de tout fait nouveau concernant ce sinistre lors de futures sessions du Comité exécutif du Fonds de 1992.

#### **4 Applicabilité des Conventions**

4.1 Israël est partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.2 À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a fait sienne l'interprétation que l'Administrateur a donnée de la Convention de 1992 portant création du Fonds sur ce point, à savoir que cette Convention s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait être identifié, pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la CLC de 1992 (92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.12.13).

4.3 En juillet 2021, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que la pollution qui avait touché les côtes israéliennes pouvait être considérée comme un déversement d'origine inconnue (dit « déversement mystère ») et qu'à ce titre, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliqueraient à ce sinistre.

4.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a par conséquent autorisé l'Administrateur à régler et payer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe qui n'auraient pas été tranchées auparavant par le Comité du Fonds de 1992.

4.5 Le montant total d'indemnisation disponible pour ce sinistre est de 203 millions de DTS. La valeur du nouveau shekel israélien (ILS) par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 76<sup>e</sup> session du Comité exécutif du Fonds de 1992, à savoir le 23 juillet 2021, était de 1 DTS = ILS 4,645440. Par conséquent, le montant total d'indemnisation disponible pour ce sinistre est de ILS 943 024 320 (£ 224,9 millions).

#### **5 Enquête sur la cause du sinistre**

##### **5.1 Enquête des autorités israéliennes sur la cause du sinistre**

5.1.1 Les autorités israéliennes ont entamé leurs recherches pour identifier l'origine du déversement d'hydrocarbures et ont au départ réduit leur périmètre à dix navires, ne tenant pas compte des navires qui ne se trouvaient manifestement pas à proximité du lieu de l'origine du déversement. Par la suite, lorsqu'il est apparu que le déversement avait eu lieu avant le 11 février 2021 et probablement aux alentours du 5 février 2021 (après examen d'images satellites et application d'un modèle de déversement d'hydrocarbures), la liste des navires suspectés a été allongée à 39 navires, puis ramenée à quelques navires-citernes uniquement, en raison des résultats d'analyse des boulettes d'hydrocarbures selon lesquels il s'agissait de pétrole brut.

5.1.2 Les autorités israéliennes ont étudié des données provenant du système d'identification automatique des navires (SIA) et des images satellites qui indiquaient que le seul navire-citerne identifié comme naviguant dans la zone du déversement aux alentours de la date estimée du sinistre était le *MT Emerald* (62 247 tjb), un navire battant pavillon panaméen, immatriculé aux Îles Marshall.

5.1.3 Les autorités israéliennes ont déclaré qu'il n'y avait pas d'autre source de pétrole brut dans la ZEE d'Israël ni d'oléoduc terrestre susceptible d'être une source de pétrole brut, dans la zone indiquée plus haut.

5.1.4 Les autorités israéliennes ont recueilli des échantillons de boulettes d'hydrocarbures. Ceux-ci ont été analysés par l'Institut israélien de l'énergie et de l'environnement et par l'Université hébraïque de Jérusalem. Les résultats des analyses ont indiqué que les hydrocarbures déversés étaient du pétrole brut.

5.1.5 Au cours d'une réunion avec l'Administrateur en février 2022, les autorités israéliennes ont informé celui-ci qu'elles avaient tenté d'enquêter plus avant sur les déplacements du *MT Emerald* au moment du sinistre, mais n'avaient pas pu obtenir davantage que les preuves circonstancielle déjà en leur possession et que, par conséquent, elles n'étaient pas en mesure d'aller plus loin.

## 5.2 Enquête du Fonds de 1992 sur la cause du sinistre

5.2.1 En mars 2021, le Fonds de 1992 a fait appel à des experts spécialisés dans l'analyse et l'identification de pétrole afin d'aller en Israël pour prélever des échantillons de boulettes d'hydrocarbures à des fins d'analyse. Les échantillons collectés ont été rapportés à un laboratoire au Royaume-Uni et analysés. En l'absence d'échantillon de référence des hydrocarbures d'origine, d'autres échantillons prélevés environ trois semaines avant la visite de l'expert ont également été fournis par les autorités israéliennes à des fins de comparaison.

5.2.2 À la suite de plusieurs procédures d'analyse et d'une étude documentaire approfondie, l'enquête a abouti aux conclusions suivantes :

- a) Les échantillons prélevés par les experts du Fonds et ceux transmis pour comparaison par le Gouvernement israélien provenaient du même produit.
- b) Les preuves analytiques ont montré que les hydrocarbures à l'origine du sinistre de pollution étaient un pétrole brut qui, d'après sa composition chimique, provenait probablement du lavage des citernes à cargaison d'un transporteur de brut<sup><4></sup>.
- c) Du point de vue de la composition des hydrocarbures, les preuves analytiques disponibles ne permettaient pas d'établir un lien direct avec le navire initialement soupçonné par les autorités israéliennes d'être à l'origine de la pollution, le *MT Emerald*. Cependant, sur la base de la nature des hydrocarbures, ils auraient pu provenir d'un rejet d'eaux de lavage au pétrole brut par un navire-citerne début février 2021.

5.8 Bien que les résultats de l'enquête menée par les autorités israéliennes semble indiquer que le déversement aurait pu provenir du *MT Emerald*, cette hypothèse n'a pas pu être confirmée avec suffisamment de certitude. Dans les faits, les preuves selon lesquelles le *MT Emerald* serait à l'origine de la pollution ne sont que circonstancielle et il ne sera peut-être pas possible de prouver que les hydrocarbures provenaient de ce navire-citerne.

## 6 Mesures à prendre

### Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

---

<4> Le lavage au pétrole brut est un système dans le cadre duquel les citernes à cargaison d'un navire-citerne sont nettoyées (normalement) entre deux voyages, non pas avec de l'eau, mais avec du pétrole brut, c'est-à-dire la cargaison elle-même. L'action dissolvante du pétrole brut renforce nettement l'efficacité du processus de nettoyage par rapport à un lavage à l'eau.